

Oggetto: *Progetto preliminare per la riqualificazione e la gestione del porto turistico di Villanova di Ostuni* - Proponente: C.R. Costruzioni - Determinazione dirigente Sezione Autorizzazioni Ambientali n. 128 del 29.05.2019 – **CONTRODEDUZIONI PER IL RIESAME E PROPOSTA DI NUOVO MASTERPLAN**

Facendo seguito alle osservazioni recepite dal MiBAC ai sensi dell'art.19, co.4 e 8, del D.Lgs. 152/2006 nell'ambito della procedura riferita all'art.19 del D.Lgs. 152/2006 - Verifica di assoggettabilità a VIA, e ad incontri intercorsi con gli uffici preposti, con la presente si intende spontaneamente presentare una variante al Masterplan di progetto [\(cfr.allegato 0\)](#) redatto come proposta tesa al superamento delle criticità dei vincoli valutate nei pareri espressi.

PREMESSA

Nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia - n. 61 del 6 giugno 2019 è stata pubblicata la Determinazione del dirigente Sezione Autorizzazioni Ambientali 29 maggio 2019, n. 128 “[ID_VIP:4285] Procedimento di verifica di assoggettabilità a V.I.A ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. relativo al progetto preliminare per la riqualificazione e la gestione del porto turistico di Villanova di Ostuni - Proponente: C.R. Costruzioni S.r.l. Parere regionale di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale” con la quale la Sezione Regionale per le Autorizzazioni Ambientali ha reso parere di assoggettamento a VIA per il progetto in oggetto.

Il parere è reso nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA attivato dal proponente presso il competente Ministero dell'Ambiente e della Difesa del Territorio e del Mare il 4.10.2018 e poi formalmente avviato in data 14.02.2019 (codice VIP 4285), pubblicato per la consultazione pubblica dal 13.03.2019 al 27.04.2019 e tutt'ora in corso di istruttoria presso le competenti strutture ministeriali.

La determinazione regionale n. 128/2019 fonda sul parere reso dal comitato VIA regionale nella seduta del 14.05.2019 (prot. n. 5838 del 15.05.2019 allegato alla determinazione).

Con la presente si chiede il riesame del provvedimento emesso sulla base delle contro deduzioni alla valutazione tecnica resa dal comitato VIA regionale e di seguito rappresentate.

OSSERVAZIONI

In premessa si vuole evidenziare che l'intervento progettuale “*presentato dalle Società CR.COSTRUZIONI Srl - FRA VER Srl, posto a corredo dell'istanza di concessione demaniale marittima per la gestione del porto turistico di Villanova di Ostuni, persegue l'obiettivo della riqualificazione e valorizzazione dell'infrastruttura esistente, facendosi carico anche del recupero e della rifunzionalizzazione del complesso storico monumentale ivi presente, riconosciuto quale parte integrante ed imprescindibile del porto turistico*”, come peraltro testualmente ripreso anche a pag. 13 del parere del comitato VIA.

Ciò richiamato, appare evidente che il complesso monumentale “fa parte” della proposta progettuale. A riguardo è pertanto fondamentale la posizione degli enti preposti alla tutela di tali beni, enti chiamati non tanto a valutare l'impatto del progetto su di essi quanto il progetto di recupero dei medesimi nell'ambito del complessivo intervento di riqualificazione e valorizzazione della infrastruttura “esistente”.

Anche questo aspetto non va sottovalutato: la infrastruttura portuale è esistente ed il progetto mira a migliorarne la fruizione, l'accessibilità e la sicurezza alla navigazione. Non si tratta di un progetto ex novo che avrebbe potenzialmente potuto comportare perturbazioni su area naturale o comunque non trasformata.

In particolare va sottolineato che la situazione di abbandono e di limitata gestione dello stesso esercizio portuale ha determinato negli anni una situazione di degrado sia infrastrutturale sia ambientale che ha assunto negli ultimi tempi una dimensione insostenibile, mettendo "in forse" la stessa sopravvivenza della struttura portuale, attesa la manifesta inagibilità della struttura. Le opere di difesa del porto, che negli anni hanno subito la forza delle mareggiate, non sono mai state sottoposte a seri interventi di manutenzione mentre i fondali del bacino interno sono soggetti ad un pericoloso fenomeno di insabbiamento che ha ridotto le aree navigabili e il pescaggio consentito. E' ormai frequente, durante le mareggiate provenienti dai quadranti settentrionali, osservare il fenomeno della tracimazione del molo di sopraflutto sormontato da ingenti lame d'acqua. Pertanto questa situazione ha generato una condizione di costante pericolo per il porto sia per la navigazione sia per gli utenti (cittadini, turisti e fruitori del porto) che frequentano l'area portuale.

Oltre a ciò si rileva la presenza di numerose imbarcazioni oltre la dotazione prevista, che stazionano in maniera illegittima su aree comunali senza alcun presidio al fine di evitare fenomeni di inquinamento dovuti a sversamenti accidentali di carburanti ed oli o l'abbandono di rifiuti di ogni genere.

Si sottolinea ancora la mancanza di servizi igienici e dotazioni commisurate agli utenti della struttura portuale così come previsto dalla normativa vigente. [\(cfr. Allegato 1\)](#)

Nel caso in specie si tratta di un intervento, quindi, che punta a migliorare la fruizione e la sicurezza di una infrastruttura esistente, ma carente di servizi e male utilizzata come già evidenziato.

Per quanto attiene ai richiami nel parere del comitato VIA alla nota prot.n. AOO_7963 del 15.10.2018 della Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della Regione Puglia si precisa che tale nota è stata trasmessa nell'ambito della conferenza di servizi preliminare conclusa positivamente il 16.10.2018, come da verbale in atti, ed è allegata al verbale medesimo per fare parte integrante della favorevole conclusione.

Il proponente è tenuto pertanto a rispettarne i contenuti ed in tal senso ha orientato e sta orientando i successivi livelli di progettazione.

A pag. 12 del parere, dopo aver ripreso brani della relazione paesaggistica (pagine 17 e 18) il comitato VIA regionale scrive:

CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

Coerentemente con quanto affermato, non risulta previsto un piano di monitoraggio ambientale in relazione a tutti i potenziali impatti segnalati (si veda anche quanto precisato in questo verbale nel paragrafo 'Valutazioni').

Inoltre non sono stati valutati gli ulteriori potenziali impatti relativi alle seguenti opere/attività:

- Considerevole ampliamento delle opere di difesa con attività di escavazione dei fondali per la realizzazione/stabilizzazione della fondazione dei moli e conseguente potenziale intorbidimento dell'acqua

- in mare anche all'esterno dell'area portuale (vicinanza al poseidonieto);
- impatti dei mezzi di cantiere a mare (draghe, escavatori, pontoni ecc.);
 - Piano di riutilizzo delle terre e rocce da scavo;
 - Attività, scavi e sistemazioni in prossimità dell'area archeologica

Infine si richiamano le prescrizioni/indicazioni precisate dalla Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio della Regione che si è già espressa sul progetto preliminare con nota prot. n. AOO_145/1963 del 15.10.2018, a cui si rimanda integralmente.

RISCONTRO:

Il progetto in esame prevede l'ampliamento delle opere di difesa nella misura necessaria a garantire la messa in sicurezza del bacino portuale, soprattutto in relazione alla precaria situazione infrastrutturale del molo di sopraflutto che necessita di un intervento in tempi brevi al fine di garantire la sicurezza della navigazione e dell'intero bacino portuale.

Nella relazione tecnica integrativa (*cf. allegato 0*) sono illustrati gli interventi previsti dal progetto per le opere di difesa costituite dal Molo di Tramontana e dal Molo di Levante.

Per quanto riguarda il Molo di Tramontana, nel suindicato allegato 0 è riportata la "sovrapposizione della sagoma di progetto del molo di Tramontana con la sagoma delle opere emerse esistenti" da cui si evince che gli interventi previsti consistono essenzialmente:

- nella realizzazione di un piccolo "martello" con lo scopo di limitare gli effetti dell'agitazione ondosa all'interno del porto in presenza di venti provenienti dal I e dal II quadrante;
- nella realizzazione di una berma subacquea con pendenza dolce allo scopo di evitare pericolosi fenomeni di tracimazione del molo.

Tali interventi sono concepiti con l'obiettivo di lasciare il più possibile inalterate le geometrie esistenti, non prevedono escavazione dei fondali se non localizzati livellamenti e soprattutto sono realizzati con massi naturali di grande pezzatura che, ben selezionati e puliti in cava, non creeranno torbidità dell'acqua in quanto non saranno scaricati alla rinfusa in mare bensì posizionati singolarmente dall'escavatore/gru che in questo modo eviterà che si generi sospensione e trasporto di materiale.

Per quanto riguarda il Molo di Levante, la mantellata a mare rimane completamente inalterata rispetto all'esistente mentre viene leggermente allargata la parte interna della banchina. Tale intervento, per cui non è prevista escavazione, sarà realizzato con massi prefabbricati in calcestruzzo la cui posa in opera non crea alcuna torbidità.

Al fine di assicurare la sicurezza alla navigazione e di realizzare la riorganizzazione dello specchio acqueo portuale sotto il profilo dell'ormeggio, il progetto prevede l'escavazione del fondale portuale. Tali azioni, nel complesso, oltre a comportare il superamento della attuale condizione di sottoutilizzo e degrado dell'infrastruttura, nonché condizioni di pericolo per la navigazione interna, produrranno anche una complessiva diminuzione dell'impatto sull'ambiente, sulla componente acque marine in particolare, in ragione dei servizi che saranno introdotti.

Di queste azioni di progetto, l'ampliamento delle opere di difesa e l'approfondimento del fondale portuale, sono stati studiati tutti i potenziali impatti sull'ambiente e, in particolare: l'occupazione di nuovo fondale marino e l'incremento della torbidità durante le operazioni di escavo/immersione a mare.

Relativamente all'occupazione di nuovo fondale marino, è stata effettuata una ricognizione subacquea dalla quale si è evinto che l'area che sarà interessata dall'ampliamento della mantellata delle dighe non presenta caratteri di rilievo, nessuna biocenosi di particolare pregio. Si rappresenta poi che la mantellata

sarà costituita da massi naturali e, pertanto, costituirà essa stessa una occasione di ricolonizzazione della comunità bentoniche locali.

L'incremento della torbidità durante le attività di escavo ed immersione a mare costituisce impatto negativo, seppure temporaneo e reversibile in quanto legato alla sola fase di realizzazione delle opere marittime. Nel piano di monitoraggio ambientale ([cfr.allegato 2](#)) sono state indicate le misure di mitigazione da adottare al fine di contenere il suddetto impatto negativo.

Per quanto concerne le attività di escavo ed immersione a mare occorre precisare che, pur essendo stato trattato l'argomento nello studio ambientale allo scopo di fornire un quadro più esaustivo della proposta progettuale, le suddette attività sono in corso di attenta definizione nell'ambito del progetto di dragaggio in corso di predisposizione ai sensi del DM 173/2016, necessario alla presentazione dell'istanza di cui all'art. 109 del D.Lgs. 152/2006. Il progetto di dragaggio sarà completato dal piano di monitoraggio della componente acque marine costiere che illustrerà nel dettaglio le modalità di svolgimento dello stesso.

Per quanto concerne il piano di monitoraggio ambientale ([cfr.allegato 2](#)) più in generale, esclusa dunque la componente acque marine costiere di cui si è detto e per la quale si rimanda al progetto di dragaggio redatto ai sensi del DM 173/2016, si rappresenta che, a fronte della sostanziale assenza di impatti a carico delle componenti ambientali indagate (atmosfera, rumore, acque interne, suolo e sottosuolo, ecc.) in fase di esercizio e di cantiere, lo studio ambientale preliminare ha proposto, per maggior tutela e cautela ambientale, lo svolgimento del monitoraggio della componente rumore in fase di cantiere. Esso fornisce anche indicazioni precise sulle modalità di monitoraggio che si intendono adottare, utili al confronto con l'ente competente propeedeutico alla stesura del documento nella versione definitiva.

La valutazione degli impatti relativa al progetto di riqualificazione del Porto turistico di Villanova di Ostuni è stata sviluppata per la fase di esercizio e per quella di cantiere. Per quanto concerne la fase di cantiere in particolare, il documento ambientale contiene una sezione sulla cantierizzazione delle opere completa della individuazione dei mezzi che saranno impiegati in ciascuna fase di lavoro.

Sulla base di queste informazioni sono stati valutati gli impatti in fase di cantiere per tutte le componenti ambientali considerate, prime fra tutte l'atmosfera ed il rumore. Le valutazioni effettuate non hanno evidenziato effetti negativi sulla componente atmosfera e, per quanto riguarda il rumore, i possibili impatti sono stati mitigati tramite l'inserimento di barriere acustiche di protezione dell'abitato, cosicché in conclusione, **l'impatto è risultato nullo** anche per il rumore. Ad ogni buon conto, quale ulteriore misura cautelativa, i lavori di riqualificazione dell'infrastruttura verranno svolti nel periodo invernale quando l'abitato, a prevalente occupazione estiva, sarà poco frequentato.

Come è noto il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo di cui al DPR 120/2017 deve essere predisposto nei casi in cui l'intervento prevede il riutilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art.184 bis del D.Lgs. 152/2006, e cioè in qualità di sottoprodotto.

Come già affermato nello studio ambientale, posto che il progetto di riqualificazione consiste, per la parte a terra, in una risagomatura delle banchine esistenti, non sono previsti riempimenti che rendano possibile il riutilizzo dei materiali scavati. La(esigua) quantità di materiali scavati è indicata nella tabella che segue.

RIFIUTI PROVENIENTI DA ATTIVITA' DI SCAVI E MOVIMENTI TERRA (classificabili come terre e rocce da scavo)				
<i>cod.</i>	<i>zone di intervento e operazione di progetto</i>	<i>descrizione intervento</i>	<i>u.m.</i>	<i>quantità</i>
197 t	realizzazione piazza urbana servizi vari e anfiteatro	scavo a sezione aperta	mc	978,61
198 t		scavo a sezione obbligata	mc	468,03
352 t	ristrutturazione stalla ed annessa nuova costruzione in adiacenza	scavo a sezione aperta	mc	186,15
353 t	ristrutturazione stalla ed annessa nuova costruzione in adiacenza	scavo a sezione obbligata	mc	1.866,81
TOTALE materiali provenienti da attività di scavi e movimento terra			MC	3.499,60

Si conferma pertanto che i suddetti 3.499 m³ di materiali provenienti da attività di scavo verranno gestiti e smaltiti in qualità di rifiuti in applicazione delle disposizioni della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006.

Per le ragioni di cui sopranon è stato predisposto il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo.

Il progetto comporta anche le demolizioni di cui alla tabella che segue.

CONTABILITA' RIFIUTI DA PRODURSI DURANTE LE ATTIVITA' DI CANTIERE PREVISTE IN PROGETTO				
RIFIUTI PROVENIENTI DA ATTIVITA' DI DEMOLIZIONE E RIMOZIONE				
<i>cod. computo</i>	<i>zone di intervento e operazione di progetto</i>	<i>descrizione intervento</i>	<i>u.m.</i>	<i>quantità</i>
7 f	consolidamento e ristruttur. molo tramontana	rimozione calcestruzzi	mc	1.530,01
8 bc	rifacimento e risagom. banchine	rimozione materiale di qualsiasi natura e genere	mc	648,35
9 bc	rifacimento e risagom. banchine	rimozione gradoni in massi calcarei	mq	110,75
10 bc	rifacimento barriere di protez. Banchine	rimozione opere in ferro	Kg	2.978,91
12 bc	rifacimento paviment. area pedonale antist. banchine	rimozione basolati	mq	67,29
47 bc	rifacimento pontili	demolizione pontili esistenti	mq	688,00
64 t	ristrutturazione della sede navale esistente	demolizione parete divisoria		
65 t		rimozione vespai	mc	85,10
66 t		demoliz di intonaco	mq	323,37
67 t		rimozione veranda		
68 t		rimozione rivestimento esterno	mq	308,48
69 t		rimozione lastrico solare di copertura	mq	224,44
77 t		demoliz di massetto in calcestruzzo	mq	224,44
78 t		rimozione pavimenti in ceramica	mq	224,44
79 t		rimozione di battiscopa in ceramica	ml	110,09
80 t		rimozione di rivestimenti in piastrelle maiolicate	mq	29,78
81 t	ristrutturazione del ristorante esistente	rimozione di infissi esterni		
133 t		demolizione parete divisoria	mq	104,24
134 t		rimozione di vespai	mc	155,30
135 t		demolizione massetto	mq	311,67
136 t		demolizione intonaco	mq	616,95
141 t		rimozione pavimenti	mq	311,67
142 t		rimozione battiscopa	ml	82,97
143 t		rimozione rivestimento piastrelle	mq	47,87
275 t		rimozione massetto	mq	199,98
276 t		rimozione rivestimenti piastrelle maiolicate	mq	34,04
278 t	ristrutturazione torre aragonese	rimozione pavimentazione	mq	199,98
284 t		rimozione intonaco esistente	mq	50,00
297 t		rimozione infissi	mq	18,08
358 t		rimozione di vespai	mc	69,14
359 t	ristrutturazione stalla ed annessa nuova costruzione in adiacenza	demolizione massetto	mq	151,31
444 t	sistemazione a parcheggio, viabilità e piazzali pedonali	demolizione di sottofondo	mq	536,11
445 t	sistemazione a parcheggio, viabilità e piazzali pedonali	rimozione basolati	mq	2073,17
TOTALI		RIMOZIONE E DEMOLIZIONI IN MC		2.487,90
		RIMOZIONE E DEMOLIZIONI IN MQ		6.856,06
		RIMOZIONE E DEMOLIZIONI IN KG		2.978,91
		RIMOZIONE E DEMOLIZIONI IN ML		193,06

Come rappresentato dalla norma citata, il DPR 120/2017, i materiali provenienti da demolizione debbono essere trattati come rifiuti ai sensi della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006. Pertanto, i 2.487,90 m³ di materiali provenienti dalle demolizioni indicate nella tabella verranno in tale modo gestiti e, dunque, conferiti in discarica per inerti compatibilmente a quanto previsto dal DM 27 settembre 2010.

E' importante sottolineare che i potenziali impatti procurati dalle suddette azioni di scavo/demolizione e di conferimento ad impianti di recupero/smaltimento all'esterno del porto sono parte delle valutazioni effettuate per la fase di cantiere sulle componenti atmosfera e rumore per le quali non si è ravvisato alcun impatto negativo. Sono state comunque indicate le misure di mitigazione da adottare, al fine di una maggiore cautela ambientale.

Per quanto concerne, infine, le attività e gli scavi in prossimità dell'area archeologica, seppure siano state effettuate attività di verifica preventiva che non hanno dato evidenza di presenze documentate, per maggiore cautela è stata proposta la sorveglianza archeologica in fase di esecuzione dei lavori cosicché sia possibile, in caso di necessità, attivare prontamente, le necessarie procedure di recupero e tutela.

Inoltre, a riguardo si osserva che le opere in progetto rientrano tra quelle elencate nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto (f): *"porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri, e prevede modifiche o estensioni la cui realizzazione potenzialmente può produrre impatti ambientali significativi e negativi"* da qui la necessità di sottoporre il "Progetto per la riqualificazione, la valorizzazione e la gestione del porto turistico di Villanova di Ostuni (BR)" alla verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

A tal fine è stato pertanto predisposto lo Studio Preliminare Ambientale strutturato secondo quanto indicato nell'ALLEGATO IV-bis e nell'ALLEGATO V alla parte seconda del citato D.Lgs 152/2006 e s.m.i

In sede di verifica di assoggettabilità a VIA la norma non prevede che sia predisposto uno specifico Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale documento, infatti, è proprio della fase di VIA dove ha la finalità di controllare le evoluzioni di contesto "misurando" le eventuali modificazioni. Infatti, per le opere sottoposte a VIA vi possano essere impatti ambientali a carico di una o più componenti ambientali in conseguenza della realizzazione dell'intervento.

In ogni caso di allega un documento preliminare quale Piano di Monitoraggio Ambientale [\(cfr.allegato 2\)](#).

Ai fini di una maggiore coerenza con quanto riportato nella documentazione presentata e ripresa dal comitato VIA regionale nella sua istruttoria, si evidenzia che gli impatti ivi indicati sono in via assolutamente cautelativa e che rispetto a questi il proponente indica le condizioni ambientali che si obbliga a rispettare e prevedere affinché si scongiurino impatti rivenienti dagli aspetti considerati.

Ciò in linea con il nuovo dettato normativo che all'art. 19 c. 8 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. così dispone: *8. Qualora l'autorità competente stabilisca di non assoggettare il progetto al procedimento di VIA, specifica i motivi principali alla base della mancata richiesta di tale valutazione in relazione ai criteri pertinenti elencati nell'allegato V, e, ove richiesto dal proponente, tenendo conto delle eventuali osservazioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per i profili di competenza, specifica le condizioni ambientali necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi.*

Ciò premesso, con riferimento al fenomeno della torbidità delle acque potenzialmente indotta dalle attività si evidenzia che le scelte progettuali e le modalità di intervento sono state orientate ad evitare il verificarsi di tale fenomeno. Ad ogni buon conto il proponente si impegna ad assumere, quale condizione ambientale, tutte le cautele necessarie per impedire che effetti di torbidità si dovessero determinare ancorché non previsti. In tal senso sono state descritti i presidi che si predisporranno. [\(cfr.allegato3\)](#).

Per quanto attiene il tema dell'aumento del carico dell'attività portuale, occorre precisare che l'intervento progettuale prevede tutta una serie di infrastrutturazioni che, a fronte di un aumento della intensità d'uso dell'area, introducono servizi di qualità oggi peraltro non esistenti, così come già evidenziato in precedenza.

Infatti la riqualificazione si riferisce al sistema di trattamento delle acque, alla fornitura carburanti ed energia elettrica, alla viabilità e parcheggi e servizi e dotazioni igieniche, aspetti di cui, come già specificato il porto di Villanova è completamente sprovvisto. E' interessante evidenziare come negli ultimi anni l'area portuale sia stata oggetto di varie **rassegne stampe e notizie di cronaca** che ne descrivono lo stato di degrado in cui il bacino versa. [\(cfr.allegato1\)](#).

Per citarne alcune: "... alghe in putrefazione...", "...porto di Villanova invaso da banchi di posidonia...", "... due pontili sequestrati...", etc etc..

Inoltre, come riportato in grafico nell'allegato 1, è interessante evidenziare che dalla ricognizione effettuata esaminando le concessioni demaniali in essere del Porto di Villanova, la capacità stimata degli ormeggi a terra è di circa 90 posti barca e su pontili a mare e di circa 385 posti barca. A tal proposito è doveroso sottolineare che il progetto in esame si pone come obiettivo principale la **RIQUALIFICAZIONE e VALORIZZAZIONE** dell'area, eliminando tutte le criticità e precarietà attuali in termini di:

- mancanza di opere di protezione;
- assenza di alcuni indispensabili servizi per la nautica e per i diportisti;
- mancanza di pulizia e di un utile dragaggio dello specchio acqueo e del fondale marino.

Tali condizioni rendono l'attuale area demaniale non sicura e poco agibile per i diportisti e per i cittadini.

In aggiunta a quanto sopra relazionato c'è da considerare l'area comunale che è stata occupata senza alcuna regolare concessione demaniale, ma in totale autogestione di chi oggi usufruisce di questi spazi in modo abusivo. [\(cfr.Allegato 1\)](#)

Anche in relazione alla componente "rumore" si è fatto riferimento alle attenzioni da tenere per scongiurare eventuali impatti (si pensi alla organizzazione del cantiere, ai presidi specifici, ecc.).

Anche in questo caso, in coerenza con quanto innanzi richiamato, il proponente si obbliga a prevedere quale condizioni ambientali i presidi specifici già richiamati nella documentazione già prodotta. (cfr. CAP.4 PAR.4.2 PAG. 171 dello Studio Preliminare Ambientale).

Rispetto ai punti testualmente richiamati a pag. 12 si evidenzia che

L'attività di scavo, richiamata nello Studio Preliminare Ambientale, è puntualmente descritta negli elaborati relativi all'iter per l'ottenimento della autorizzazione ai sensi dell'art.109 Dlgs.152/2006. [\(cfr.Allegato 3-3a-3b\)](#) che ad ogni buon fine si sottopone alla valutazione del comitato stesso.

Si precisa che tale elaborato non è stato introdotto nella disponibilità del comitato Via poichè non competente ai sensi della normativa vigente che prevede il rilascio della predetta autorizzazione in capo alla autorità ambientale competente Autorità Ambientale.

Inoltre :

- I mezzi di cantiere avranno emissioni nei limiti di legge. La loro attività sarà programmata in modo da evitare interferenze con le attività turistiche e con eventuali sensibilità ambientali gli enti dovessero indicare.

- il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo non è stato redatto perché:

o a mente dell'art. 3 c. 1 del Decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164 - (G.U. n. 183 del 7 agosto 2017)" il Regolamento non si applica alle ipotesi disciplinate dell'articolo 109 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 quindi non si applica all'escavo dei fondali.

o Così come ai sensi dell'art. 3 c. 1 del medesimo DPR 120/2017, sono esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento rifiuti provenienti direttamente dall'esecuzione di interventi di demolizione di edifici o di altri manufatti preesistenti, la cui gestione è disciplinata ai sensi della Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Si aggiunge che il progetto non prevede riutilizzo di materiale scavato.

Tutto il materiale proveniente dal dragaggio dei fondali, compatibilmente con la classe di qualità dello stesso derivante dalle analisi di caratterizzazione dei sedimenti marini, verrà reimpresso in mare in un'area di deposito ubicata oltre le tre miglia nautiche dalla costa, così come previsto dall'Allegato Tecnico al D.M. n. 173/2016.

Pertanto, a differenza di quanto previsto nel progetto definitivo come materiale di riempimento a tergo delle banchine da realizzare, verrà utilizzato materiale da cava.

Le attività in prossimità dell'area archeologica sono state valutate dalla competente Soprintendenza che ha reso il proprio pronunciamento.

A riguardo si comunica che in data 04.07.2019 è stata inoltrata una istanza di richiesta di parere alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Brindisi, Lecce, Taranto e Al Ministero per i beni e le attività culturali DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO SERVIZIO V.

Con l'occasione si è voluto riscontrare circa le criticità espresse nei pareri sugli aspetti archeologici con contestuale inoltro della Carta dei Rischi Archeologica dei fondali redatta a maggio 2019.

Rilievi di pag. 17

CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

Per le tre produzioni di acque reflue dalla documentazione non si rileva chiaramente la gestione del refluo in termini di scarico, né ad esempio, sono presenti tavole con indicazione delle reti di convogliamento dei reflui.

In particolare, dalla relazione tecnica di cui al file "IAM-R2-IMPIANTO-TRATTAMENTO-ACQUE-METEORICHE.pdf" relativa alle acque meteoriche raccolte nei piazzali pavimentati dell'area di alaggio/varo e della stazione carburanti non sono indicate le modalità di gestione del refluo di prima e seconda pioggia a valle del trattamento, se non con l'indicazione che "Dopo il trattamento le acque potranno essere inviate o mare" (Cfr. pag. 31 dello Studio Preliminare Ambientale).

RISCONTRO

Il progetto di riqualificazione del Porto turistico di Villanova di Ostuni ha trattato il tema degli impatti correlati alle acque di dilavamento delle superfici /spazi aperti.

A tal proposito si rappresenta che:

- la pavimentazione del parcheggio di servizio al porto, ubicato all'esterno dell'infrastruttura, è di tipo permeabile al fine di ovviare l'impatto relativo all'impermeabilizzazione del suolo;
- la pavimentazione dei piazzali, delle aree pedonali e della passeggiata intorno al porto è anch'essa permeabile, avendo l'elevata qualità del paesaggio imposto il ricorso a basole a fughe aperte, motivo per cui non sono stati previsti impianti di raccolta e trattamento delle acque meteoriche non essendo le superfici ascrivibili alla tipologia impermeabile prevista invece dal campo di applicazione della norma.

Per quanto concerne invece le aree di bunkeraggio e alaggio/varo e movimentazione delle unità navali, in ragione di evitare eventuali impatti sulla componente acque marine costiere, è previsto un sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche di dilavamento che sarà allacciato alla rete fognante comunale, come meglio si evince dalla tavola ["IAM 01 - Impianto Trattamento Acque Meteoriche \(Aggiornamento\)"](#).

[cfr.IAM R2 - TRATTAMENTO ACQUE METEORICHE AGGIORNAMENTO](#)

In riferimento alla gestione del refluo si precisa che il ristorante, il centro servizi, le vecchie stalle sono dotate di proprio allaccio alla rete fognaria comunale. I servizi igienici della Torre Aragonese, saranno collegati alla rete fognaria esistente attraverso la realizzazione di un nuovo allaccio, mentre i servizi igienici saranno dotati di un impianto di rilancio che consentirà l'immissione dei liquami in fogna pubblica. Il tutto come meglio rappresentato nella tavola integrativa ["IIS 07 - Individuazione dei punti di scarico dei reflui Civili"](#). Tutte le Cucine saranno dotate di opportuni degrassatori.

Rilievo di pag. 18

CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

Non si rileva dallo Studio Ambientale Preliminare (dr. pag. 31/215 e segg.) le modalità di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi (intese ai sensi dell'art. 2 comma 1 lett. a) del D.Lgs. 182/03) in conformità alle disposizioni di cui allo stesso D.Lgs.182/2003 nonché alla pianificazione adottata, in applicazione del detto decreto legislativo, dalla Capitaneria del Porto di Brindisi con il "*Piano di raccolta e gestione rifiuti prodotti dalle unità da diporto e da pesca nel porto di Villanova*".

RISCONTRO

Lo studio preliminare ambientale, come da scopo del documento, valuta l'impatto prodotto dalle opere sulla componente rifiuti, stimando la produzione annua, dimostrando che, adottando una politica di gestione degli stessi rispettosa della normativa vigente in materia bensì anche attenta e puntuale, lo stesso è nullo.

Nell'ottica di fornire un quadro più completo possibile sulle tematiche ambientali, esso fornisce anche precise indicazioni in merito alla gestione dei rifiuti solidi urbani ed assimilabili agli urbani nell'area portuale in fase di esercizio della stessa.

Per quanto concerne i rifiuti solidi, il porto turistico di Villanova di Ostuni dovrà:

- Rispettare la pianificazione adottata con le disposizioni del Dlgs 182/2003 con il "*Piano di raccolta e gestione rifiuti prodotti dalle unità da diporto e da pesca nel porto di Villanova*" secondo l'ordinanza apposita emessa dalla Capitaneria di Porto competente;
- Assicurare la derattizzazione, da effettuarsi almeno 3 volte all'anno con esche a norma, infittendo gli interventi in funzione della presenza di ratti.

Il Regolamento dei servizi di pulizia e raccolta rifiuti interviene sui seguenti temi:

- la raccolta differenziata dei rifiuti prevedendo, possibilmente, lo smaltimento giornaliero della frazione umida e dei non riciclabili tenendo conto del contenimento di eventuali cattivi odori (almeno durante il periodo estivo);
- la costante azione di pulizia e riordino delle aree assentite e una pianificata azione di raccolta dei rifiuti solidi e di quelli speciali;
- la corretta manutenzione, pulizia e gestione dei servizi igienici, che prevederà 1, 2 o 3 lavate pianificate negli orari di punta oltre ad un controllo costante effettuato ogni 30 minuti utile a limitare eventuali situazioni critiche.

E' opportuno sottolineare che il complesso di azioni sopra previste comporteranno un indubbio miglioramento della attuale situazione della infrastruttura ad oggi caratterizzata da una occupazione e gestione frammentaria, incapace di produrre benefici ambientali rilevanti.

Ad ogni buon fine si specifica che Il piano di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi di cui al D.Lgs. 182/2003 non è stato predisposto in quanto trattasi di documento di carattere gestionale; e, tuttavia, alla luce delle richieste avanzate si è proceduto alla predisposizione dello stesso. In tutti i casi la problematica sopra esposta è stata affrontata esaurientemente nel PARAGRAFO 4.5.4. dello Studio Preliminare Ambientale.

Rilievi di pag. 20

CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

Il proponente, In relazione a questa specifica fase di cantiere che, come rilevabile dalla figura 23 riguarda l'intera area portuale e rappresenta per di più il presupposto per lo sviluppo e realizzazione dell'intero progetto proposto, come dichiarato dallo stesso proponente, non identifica e precisa:

- le modalità secondo cui la stessa sarà attuata, limitandosi al mero richiamo delle prescrizioni tecniche della normativa GEN-BSS 001;
- gli impatti sulle COMPONENTI AMBIENTALI che potrebbero derivarne;
- I probabili EFFETTI;
- le MISURE PER IMPEDIRE E RIDURRE GLI IMPATTI;
- Il MONITORAGGIO AMBIENTALE eventualmente necessario.

RISCONTRO:

Con riferimento alle considerazioni riportate circa la bonifica bellica, si fa presente che la specifica attività non è un'attività progettuale suggerita dal proponente, ma un obbligo di legge a cui adempiere preventivamente ai lavori di dragaggio.

Nel caso specifico, sarà effettuata una ricerca superficiale secondo le modalità previste dalla "GEN BSS 001 - Direttiva Tecnica per la Bonifica Bellica Sistemica Subacquea, in vigore dal 23 ottobre 2017, emessa dal Ministero della Difesa — Segretario Generale della Difesa e Direzione Nazionale degli Armamenti — Direzione dei Lavori e del Demanio (GENIODIFE)".

L'esecuzione del servizio di bonifica dovrà essere affidato a ditta specializzata accreditata iscritta all'albo ministeriale delle imprese abilitate alla Bonifica Campi Minati (BCM) – cat. B.SUB., istituito, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 1° ottobre 2012, n. 177, presso il Ministero della difesa - Segretariato generale della Difesa e Direzione nazionale degli armamenti - Direzione dei lavori e del Demanio.

L'attività di bonifica da effettuarsi all'interno del Porto di Villanova, consisterà nell'insieme delle attività di ricerca, individuazione e scoprimento di eventuali ordigni esplosivi residuati bellici situati sulla superficie del fondo marino o sepolti nel relativo substrato, che saranno condotte in maniera sistematica al fine di garantire un volume di sedimento scevro da ordigni esplosivi residuati bellici.

Per l'esecuzione delle attività di Bonifica Sistemática Subacquea l'impresa specializzata dovrà garantire la disponibilità di imbarcazioni a bassa incidenza magnetica, complete degli equipaggiamenti di sicurezza e aiuti al galleggiamento, secondo quanto disposto dalla normativa vigente in materia, nonché delle dotazioni minime quali il GPS nautico, il ricevitore VHF e trasmettitore VHF, l'eco-scandaglio, l'anemometro, il batiscopio e la bussola magnetica o elettronica. Inoltre, al fine di consentire una corretta pianificazione ed esecuzione dell'attività di ricerca, si ritiene necessario l'ausilio di software atti all'elaborazione e alla restituzione dei dati, nonché software di navigazione completi di cartografia aggiornata.

Come apparato di ricerca per l'esecuzione dell'attività di bonifica, in accordo con quanto riportato nella Direttiva Tecnica GEN-BSS 001, dovrà essere utilizzato il rilevatore di metalli portatile a induzione elettromagnetica (Active Metal Detector), dotato di elevata sensibilità e in grado di rilevare efficacemente, mediante chiari segnali acustici e/o strumentali, la presenza di oggetti metallici di dimensioni ridotte, anche non ferrosi, quali mine, ordigni, bombe, proietti, residuati bellici esplosivi di ogni genere e tipo, interi o loro parti, fino ad una profondità pari a 1,00 m dal fondale.

Gli eventuali ordigni residuati bellici ritrovati dovranno essere localizzati, da parte dell'impresa specializzata, su apposita planimetria georeferenziata e ne dovrà essere data tempestiva comunicazione alla locale Capitaneria di Porto e al "Comando Logistico della Marina Militare" (MARICOMLOG), per i successivi adempimenti.

Il rinvenimento di target metallici sepolti nella coltre sedimentaria, comporterà l'esecuzione di scavi di avvicinamento all'oggetto che determina l'interferenza ferromagnetica, da condursi a mano o a macchina, a seconda della distanza dell'ordigno, secondo le modalità previste dalla Direttiva Tecnica GEN-BSS 001. In particolare, durante lo scavo subacqueo e l'asportazione del sedimento superficiale deve essere minimizzato l'impatto sull'ambiente circostante, prevedendo sistemi e modalità operative per il contenimento della sospensione dei sedimenti e della perdita di materiale.

Ai sensi della Direttiva Tecnica GEN-BSS 001, la prestazione richiesta si riterrà conclusa al rilascio da parte di MARICOMLOG dell'Attestato di Bonifica Bellica (trasmesso dalla ditta BCM esecutrice del servizio) con la relativa dichiarazione di validazione circa lo svolgimento del servizio di bonifica bellica sistemática, che ne attesti la conformità al parere vincolante positivo emanato preliminarmente allo svolgimento delle attività di bonifica.

Rilievo pag. 21

CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

Il proponente non fornisce indicazioni di quale criterio/metodologia sia stata adottata per la scelta dei punti di campionamento, nonché per le modalità di prelievo, conservazione ed analisi dei campioni e, riporta nelle pagg. da S0 a S6/215 dello Studio Preliminare Ambientale, gli esiti degli accertamenti analitici effettuati secondo quanto indicato dal DM 173/2016.

Si rappresenta che, come pure precisato dal proponente, la classificazione dei materiali a dragarsi eseguita ai sensi del DM 173/2016 è procedura amministrativa per l'ottenimento dell'autorizzazione di cui all'art. 109 del D.lgs. 152/06 e s.m.i., per cui lo Studio Preliminare Ambientale risulta carente della valutazione dei materiali a dragarsi rispetto alla disciplina in materia di Bonifiche cui al Titolo V della parte IV del..

Vedere [Allegato 3](#) – Relazione tecnica ai sensi del D.M. 15 luglio 2016, n. 173.

Vedere [Allegato 3a](#) – Relazione tecnica ai sensi del D.M. 15 luglio 2016, n. 173 per il sito di deposito

Vedere [Allegato 3b](#) – Relazione tecnica ai sensi del D.M. 15 luglio 2016, n. 173 per il sito di deposito

Rilievo pag. 22-23

CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

A riguardo va precisato che il Legislatore al par. 2.6.1. dell'Allegato tecnico del DM 173/2016 precisa che < qualora i siti di dragaggio e/o di immersione oltre le 3 mn e/o di ripascimento siano situati nei pressi di aree destinate all'acquacoltura o alla balneazione, in queste ultime deve essere garantito il rispetto dei requisiti di qualità previsti nella normativa vigente per il comparto acque(decreto legislativo 152/2006;Reg. CE 854/2004;Decreto Legislativo 30 maggio 2008, n. 116 e Decreto 30 marzo 2010 del Ministero della Salute)>>

Non risultano dalla documentazione elementi per valutare il rispetto del precetto normativo citato. Si consideri che la quantità di sedimenti da gestire, come precisato dal proponente, è pari a circa 70.000 mc (cfr. pag. 57 di 215) e che l'estensione dell'area di immissione a mare da reperire è stata stimata pari a circa 1.500.000 mq, ossia 150 ettari.

Il proponente ha identificato un quadrilatero di 1.500 m x 1000 m per lato oltre tre miglia dalla costa, senza riportare le relative caratteristiche del fondale e fornire evidenza dell'idoneità dell'area individuata ad accogliere il materiale dragato.

Le aree in cui saranno conferiti i materiali dragati non sono interessate da acquacoltura né da balneazione. Ad ogni buon conto i dettagli a riguardo presenti nella specifica autorizzazione allo sversamento ex art. 109 del D.Lgs. 152/2006.

Si precisa che presso il sito selezionato per il refluito delle sabbie di escavo e neanche nelle sue vicinanze non si registra la presenza di alcun impianto di acquacoltura né tanto meno si pone la tematica inerente la balneazione attesa la distanza dalla costa.

Rilievo pag. 23

CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

Dalla documentazione in atti non risulta disponibile una relazione tecnica che contenga uno studio celerimetrico o studio delle correnti marine né un modello per eventuali impatti su posidonia.

In merito il Proponente ha prodotto una relazione specialistica inerente la circolazione delle acque marine relativa all'area oggetto dell'intervento. [Vedere Allegato 4](#)

Si precisa anche alla pag. 192 di 215 dello Studio Preliminare Ambientale che:

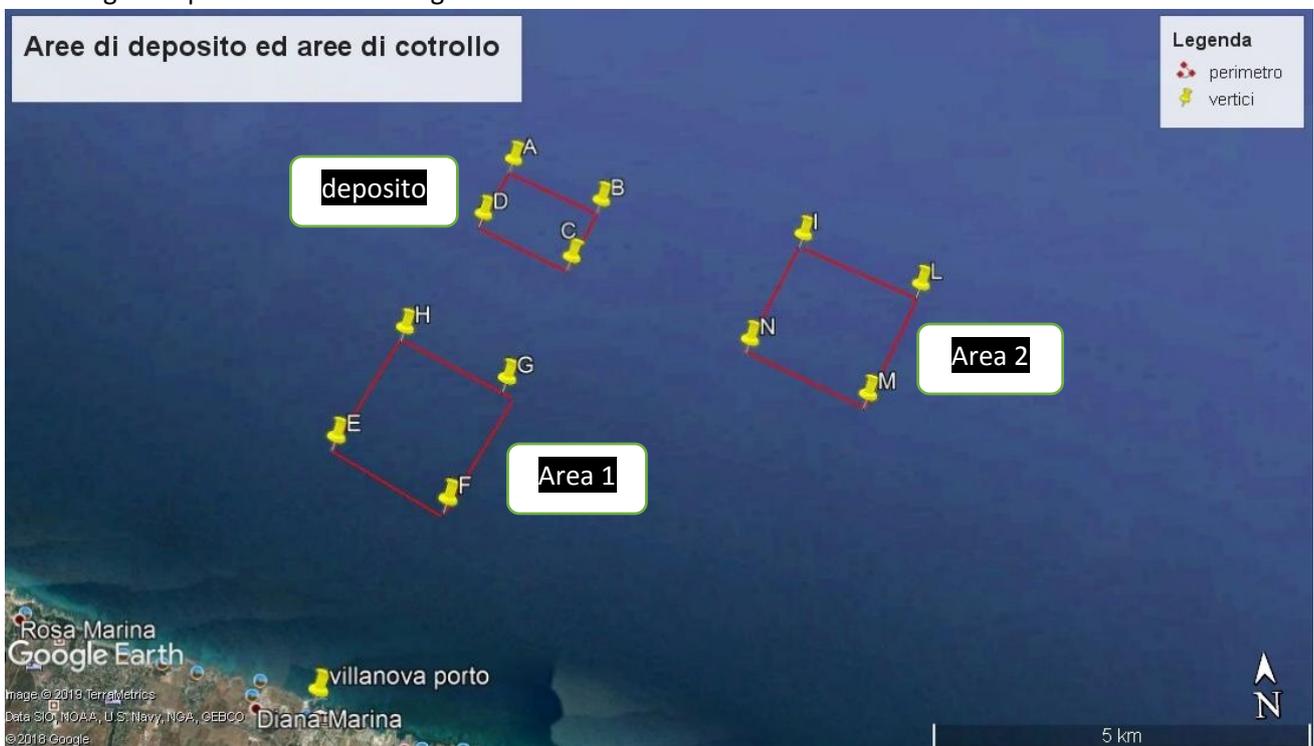
"durante la fase di dragaggio, il bacino portuale sarà comunque galleggianti che, circondando l'area di lavoro per una profondità pari alla colonna d'acqua interessata, impediranno qualsiasi tipo di dispersione/diffusione dei materiali dragati. Inoltre, tali attività verranno eseguite solo in condizioni meteo climatiche favorevoli. Qualora poi, il monitoraggio di controllo della componente da effettuare, rilevasse il manifestarsi di una situazione critica, si procederà con sospensione dei lavori fino al ripristino della situazione di calma".

Rilievo di pag.26

CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

Si evidenzia che il proponente, per la fase di deposizione nella pianificazione dei monitoraggi non ha previsto un controllo specifico e continuativo della deposizione del materiale dragato in prossimità del fondo (anche, ad es., attraverso riprese visive costantemente accessibili e monitorabili dalle autorità competenti al controllo) al fine di evitare l'allargamento/ampliamento dell'area di dispersione dei sedimenti e l'assenza di fenomeni di torbidità della colonna d'acqua. Inoltre, come rilevabile dalla figura n. 34 (cfr. pag. 50 di 215 dello Studio Preliminare Ambientale, riportata di seguito) le aree di controllo n. 1 e 2 risultano essere state definite dal proponente non proprio coerentemente rispetto al carattere discendente delle correnti dallo stesso indicate - lungo la costa adriatica (direzione NO-SE) -. Perciù considerata la presenza del posidonieto SIC IT51-40005 Torre Guaceto e Macchia San Giovanni nonché, tra l'altro, anche dell'AMP di Torre Guaceto, sarebbe più coerente che fossero state previste due aree di controllo posizionate una tra il posidonieto e l'area di deposizione e l'altra verso SE.

Si recepiscono le indicazioni del comitato e per ciò che concerne la collocazione delle due aree di controllo esse vengono riposizionate come segue:



Coordinate area 1

Denominazione punto	latitudine	longitudine
E	40° 49.363'N	17° 35.333'E
F	40° 48.831'N	17° 36.460'E
G	40° 49.760'N	17° 37.074'E

H	40° 50.220'N	17° 36.023'E
---	--------------	--------------

Coordinate area 2

Denominazione punto	latitudine	longitudine
I	40° 50.839'N	17° 40.259'E
L	40° 50.358'N	17° 41.443'E
M	40° 49.473'N	17° 40.760'E
N	40° 49.970'N	17° 39.598'E

LE COORDINATE DELL'AREA DI DEPOSITO RESTANO INVARIATE

Durante le fasi di deposizione delle sabbie di escavo le operazioni saranno monitorate in continuo a mezzo ROV e analisi della torbidità in continuo della colonna d'acqua sovrastante il sito di deposito.

[\(cfr. Allegato 2\)](#)

Rilievo pag. 28

CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

I materiali derivanti dalle opere di demolizioni costruzione, in conformità dei D.Lgs.152/06 e s.m.i. vanno considerati rifiuti pertanto la gestione proposta non è coerente con le necessità di caratterizzazione, classificazione e gestione attraverso il conferimento presso impianti autorizzati al relativo trattamento.

In merito alle terre e rocce da scavo, si rileva che il progetto, che pure ne prevede laproduzione, non è corredato di apposita relazione tecnica ai sensi del DPR 120/2017né conseguentemente risulta definito un piano di utilizzo.

RISCONTRO

Con riferimento a quanto già scritto all'inizio della presente, il progetto di riqualificazione di Villanova di Ostuni prevede la produzione di materiali di scavo (3499,60 m³) dei quali tuttavia non è previsto il riutilizzo in quanto il progetto non comprende aree di riempimento atte al loro accoglimento. Ne deriva dunque che:

- i materiali scavati saranno gestiti come rifiuti ai sensi della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006
- non è stato predisposto il Piano di utilizzo ai sensi del DPR 120/2017 in quanto i materiali scavati non riutilizzabili non sono stati inquadrati come sottoprodotti ai sensi dell'art. 184 bis del citato D.Lgs. 152/2006.

Rilievo pag 29

CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

Si rileva che fra le emissioni a mare non siano state considerate quelle prodotte dalla draga nella fase di cantiere, sia per quelle prodotte per i non meno di 140 viaggi che dovrebbero essere effettuati per procedere al deposito dei materiali dragati sia per quelle prodotte nella fase di dragaggio e di deposito in quanto tali.

CONSIDERAZIONI DEL COMITATO

Si conferma che anche in questa circostanza sono rimaste escluse dalla valutazione le emissioni a mare prodotte dalla draga nella fase di cantiere, sia per quelle prodotte per i non meno di 140 viaggi che dovrebbero essere effettuati per procedere al deposito dei materiali dragati sia per quelle prodotte nella fase di dragaggio e di deposito in quanto tali.

I rilievi PAG.29 E PAG.31 attengono allo stesso tema

RISCONTRO

rappresentato lo studio della cantierizzazione effettuato tratta anche dell'escavo/immissione a mare. I potenziali impatti sulle componenti atmosfera e rumore sono stati valutati in ragione di tutti i mezzi impiegati dal cantiere ed in relazione a tutte le attività svolte.

Lo studio, come più volte detto, ha dimostrato l'assenza di impatti da ricondurre alla natura dei lavori, invero contenuta, bensì anche al fatto che l'ambito interessato dagli stessi non presenta criticità ambientali. Il cantiere, come più volte rappresentato, avrà durata temporale limitata nel tempo, sarà prevalentemente operativo durante il periodo invernale, quando Villanova di Ostuni è scarsamente frequentata e sarà comunque condotto nel rispetto dell'ambientale adottando, a scopo cautelativo, numerose misure di mitigazione ambientale.

Considerato quanto specificato a pag. 25 della nota della Regione Puglia n. 5838 del 15.05.2019: *"Si evidenzia che, stante la capacità di capienza della draga pari a circa 500 mc, per il trasporto del materiale dragato – che il proponente stima in 70.000 mc – saranno necessari circa 140 attività di trasporto"* in sostituzione alla draga prevista nel progetto definitivo, si propone di utilizzare una draga di tipo CSD (*Cutter Suction Dredger*), ovvero una draga aspirante, auto-caricante e auto-refluente di media potenza, dotata di disgregatore e con capienza lorda di tramoggia pari a circa 1500 mc, all'interno della quale verrà riversato il materiale dragato, per poi essere trasportato al sito di deposito.

In questo modo, considerando il volume di materiale dragato, pari a circa 70.000 mc, le attività di trasporto verrebbero ridotte a circa 50 viaggi, il che comporterebbe una riduzione di circa il 65% delle emissioni a mare prodotte dalla draga durante le operazioni di trasporto del materiale.

Considerando che i fondali da dragare sono prevalentemente costituiti da materiale sciolto, poco coesivo e a granulometria fine, l'utilizzo di una draga di tipo CSD di media potenza, ossia con potenza delle pompe ridotta, permetterà di ridurre la turbolenza del flusso durante il refluentamento del materiale, minimizzando in tal modo la diffusione dei sedimenti e quindi la torbidità delle acque in corrispondenza del sito di deposito.

La presenza di un piccolo disgregatore consentirà di effettuare il dragaggio, oltre che dei livelli caratterizzati da stratificazioni composte da frazioni di sedimenti fini, anche in presenza di strati più consistenti, di sabbie compatte o di locali affioramenti di origine calcarea, tipicamente presenti in questo tipo di fondali.

L'impiego di una draga aspirante e auto-refluente permetterà inoltre di ridurre notevolmente la diffusione dei sedimenti anche nella fase vera e propria di escavo dei fondali, limitando al minimo il fenomeno della torbidità delle acque indotto dalle attività di dragaggio e, inoltre, grazie al fatto che si effettuerà un dragaggio idraulico del materiale in aspirazione dal fondo, non risulterà necessario adoperare panne galleggianti attorno al mezzo dragante, le quali, peraltro, avrebbero potuto interferire con l'operatività e la movimentazione della stessa draga.

Inoltre, l'impiego di una draga auto-caricante dotata di tramoggia a tenuta stagna, oltre ad evitare l'impiego di bettoline ausiliarie, eliminando in questo modo la necessità di avvalersi anche di ulteriori mezzi di supporto alla lavorazione, permetterà di operare in sicurezza, prevenendo la

perdita di materiale e limitando quindi l'incremento di torbidità e la dispersione di sostanze dannose all'interno dell'ambiente marino.

Rilievo pag 33

Considerazioni del Comitato:

Fa specie evidenziare che, nonostante siano identificati impatti negativi del progetto quali il "Rischio torbidità" ed il "Disturbo arrecato alla prateria di Poseidonia oceanica appartenente al SIC "Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni" (IT 9140005)" il proponente non definisca delle misure di monitoraggio ambientale nella fase di cantiere finalizzate a tenere sotto controllo gli impatti negativi delle attività ad esercitarsi e svilupparsi.

Come pure non risulta previsto un piano di monitoraggio ambientale in relazione a tutti i potenziali impatti segnalati sotto profilo paesaggistico ai par. 5.1 e 5.2 del doc.R_PAES - RELAZIONE PAESAGGISTICO.L'unico monitoraggio previsto (cfr. cap. 8 dello Studio Preliminare Ambientale) e esclusivamente correlato con il comparto rumore.

RISCONTRO

Il PMA non manca, è stato previsto solo per la componente rumore a scopo cautelativo – per le altre componenti non sono stati ravvisati impatti – mentre per il monitoraggio della componente acque marine costiere si è rimandato al progetto di dragaggio in fase di predisposizione (DM 173/2016).Ad ogni buon fine confronta allegato [\(cfr.allegato 2\)](#)

Alla determinazione del dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. 128/2019 è allegato il parere **ARPA** prot. n. 36314 del 13.05.2019.

Lettera a: l'incremento di suolo impermeabile è minimo. Il progetto prevede anzi una rifunzionalizzazione dell'area che consente di aumentare i benefici ottimizzando il suolo già oggi impermeabilizzato.

Lettera b. SONO PREVISTE DEMOLIZIONI

Le operazioni di demolizione sono circoscritte solo ad una parte dell'edificio destinato a ristorante in relazione al prospetto prospiciente a mare realizzato abusivamente e verrà effettuato adottando tutte le precauzioni necessarie al fine di evitare lo spandimento incontrollato di polveri, rispettando quanto previsto dalle misure di mitigazione già descritte nello Studio Preliminare Ambientale per ciò che concerne il rumore.I materiali di risulta saranno conferiti presso discarica autorizzata.Il progetto non prevede altre operazioni di demolizione.

Lettera c: Il progetto di riqualificazione del Porto turistico di Villanova di Ostuni ha trattato il tema degli impatti correlati alle acque di dilavamento delle superfici /spazi aperti.

A tal proposito si rappresenta che:

- la pavimentazione del parcheggio di servizio al porto, ubicato all'esterno dell'infrastruttura, è di tipo permeabile al fine di ovviare l'impatto relativo all'impermeabilizzazione del suolo;
- la pavimentazione dei piazzali, delle aree pedonali e della passeggiata intorno al porto è anch'essa pedonale, avendo l'elevata qualità del paesaggio imposto il ricorso a basole con giunti aperti, motivo per cui non sono stati previsti impianti di raccolta e trattamento delle acque meteoriche; peraltro comunque non necessari in ragione dell'utilizzo di tali superfici in quanto le sole superfici impermeabili da adibire a parcheggio hanno l'obbligo di un trattamento in continuo delle acque meteoriche.

L' uso di specifica vegetazione, consentirà il miglioramento dell'inquinamento delle acque, in quanto in grado di filtrare gli inquinanti (benzina, oli, idrocarburi, metalli pesanti), migliorando la qualità dell'acqua che ritorna alla falda.

Lettera d: integrare su impatti cumulativi tenendo conto della specificità dell'intervento

Si sottolinea che le attività relative al progetto in parola non interferiscono con alcuna altra iniziativa/attività limitrofa o nelle vicinanze non dando luogo ad alcun effetto cumulativo.

Lettera e: non è un rilievo, ma una conclusione illogicamente inserita in un elenco di rilievi / criticità

Lettera f: ok

Lettera g: ARPA evidenzia criticità in relazione alle dimensioni dell'intervento ed al rischio di torbidità. Rispetto al primo occorre evidenziare che la dimensione dell'intervento va parametrata rispetto ad altri aspetti perché possa avere un senso. Infatti si ritiene di poter affermare che l'intervento è minimo rispetto all'obiettivo che si consegue sia per le scelte progettuali adottate che per la circostanza che si interviene su un porto esistente senza significativi aumenti dello specchio acque. Circa il pericolo di torbidità confrontare [l'allegato 2.](#)

Tale aspetto è stato affrontato dettagliatamente nella relazione tecnica redatta ai sensi del DM 173/2013 . [\(cfr.allegato 3b\)](#)

ARPA richiama poi i presidi contro la torbidità (uso delle panne,) che sono già previsti dal proponente nella documentazione resa disponibile. [\(cfr.allegato2 \)](#)

ALLEGATI:

ALLEGATO 0: NEW MASTERPLAN E ALLEGATI

ALLEGATO 1: RASSEGNA STAMPA E CONCESSIONI DEMANIALI

ALLEGATO 2: PIANO DI MONITORAGGIO

ALLEGATO 3: Relazione tecnica DM 173_2016 SABBIE DI ESCAVO

ALLEGATO 3a: Relazione tecnica DM 173_2016 SABBIE SITO DI DEPOSITO

ALLEGATO 3b: Relazione tecnica DM 173_2016 SABBIE SITO DI DEPOSITO

ALLEGATO 4: Studio sulla circolazione delle acque marine relativo al sito di deposito.

ALLEGATO 5: Riscontro nota prot. n. 0013123 del 18.06.2019 del Servizio Regionale Demanio Costiero e portuale

IAM_R2_V02 (TRATTAMENTO ACQUE METEORICHE AGGIORNAMENTO)

IAM_01_V02 (IMPIANTO TRATTAMENTO ACQUE METEORICHE AGGIORNAMENTO)

IIS_07 (INDIVIDUAZIONE DEI PUNTI DI SCARICO DEI REFLUI CIVILI)

C.R.COSTRUZIONI S.R.L.

C.R. COSTRUZIONI s.r.l.
Via S. Lorenzo da Brindisi, 12
72013 FOGGIA (FG) (Br)
Part. IVA 01770150744

FRAVER S.R.L.

FRAVER s.r.l.
Via Peresillo, 27
72013 Ogliastro Messapico (Br)
C.F. 04824800728
Part. IVA 01807210743